IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 62)
z dnia 9 grudnia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 62)

9 grudnia 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie projektów ustaw:
– poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 48);
– rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 802);
– poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 803).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Cichomski** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Bożenna Chlabicz** prezes Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym wraz ze współpracownikami, **Dorota Olszewska** prezes Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** przedstawiciel Związku Miast Polskich oraz **Bartłomiej Zydel** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk**, **Jarosław Lichocki** i **Konrad Nietrzebka** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów, witam pana ministra wraz ze współpracownikami oraz zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i jest prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że jeśli chodzi o zgłoszenia do zabrania głosu, to zasady są państwu znane, podobnie jak procedura związana z wzięciem zdalnego udziału w posiedzeniu. Tych z państwa, którzy obradują dziś zdalnie, prosiłbym już o zalogowanie się do systemu, natomiast posłowie, którzy uczestniczą w obradach fizycznie, mogą głosować za pomocą karty do głosowania.

W tej chwili przystąpimy do sprawdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitów do głosowania. Rozpoczynamy głosowanie sprawdzające kworum. Dziękuję. Proszę o wyświetlenie wyników.

Informuję, że w obradach uczestniczy 29 posłów. Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, marszałek Sejmu skierowała do Komisji Infrastruktury, do pierwszego czytania, 3 projekty ustaw, a mianowicie: w dniu 4 grudnia 2019 r. poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, druk nr 48, w dniu 2 grudnia

2020 r. rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, druk nr 802, oraz w dniu 2 grudnia 2020 r. poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami, druk nr 803. Porządek dzienny posiedzenia obejmuje pierwsze czytania powyższych projektów.

Informacyjnie dla państwa przekażę, iż prezydium Komisji podjęło decyzję o rekomendowaniu Wysokiej Komisji, po zakończeniu pierwszego czytania, powołania podkomisji, żeby bardziej szczegółowa dyskusja nad projektami mogła się odbyć najpierw na forum podkomisji i stąd prośba do wszystkich, którzy będą zabierali głos, o zwięzłe prezentowanie swoich myśli i poglądów, tym bardziej że za niespełna dwie godziny są przewidziane głosowania na sali plenarnej.

Szanowni państwo, niezmiernie się cieszę, że te projekty stają na posiedzeniu Komisji, bo już w 2015 r., kiedy byłem na miejscu pana ministra Webera, próbowaliśmy przeprowadzić tożsamy projekt, może jedynie nieco bardziej ograniczony w stosunku do obecnego projektu rządowego. Niestety, nam się to nie udało, ale cieszę się, że kierownictwo resortu z panem Adamczykiem zmieniło w tym obszarze zdanie i dzisiaj możemy na ten temat debatować. Mam nadzieję, a w zasadzie pewność, że z sukcesem.

Czy jest pan poseł Szczerba? Nie ma pana posła, a miał on uzasadniać projekt ustawy zawarty w druku nr 48. W tej sytuacji poproszę teraz o zabranie głosu pana ministra Webera, który przedstawi projekt rządowy. Jest on najbardziej obszerny ze wszystkich prezentowanych dziś projektów, ale w zasadzie zawiera w sobie wszystkie elementy z dwóch pozostałych projektów, więc może to nawet lepiej, że pan minister jako pierwszy zaprezentuje projekt rządowy. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, projekt ustawy – Prawo o ruchu drogowym z druku nr 802 jest wypełnieniem zobowiązań, które zostały przez pana premiera Mateusza Morawieckiego złożone nieco ponad rok temu, późną jesienią 2019 r., w trakcie wygłaszanego exposé. W kilku zdaniach poświęconych kwestii bezpieczeństwa w ruchu drogowym pan premier zapowiedział zmiany w prawie, które przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zapowiedział wtedy także szersze zmiany, nie tylko prawne, ale również inwestycyjne, egzekucyjne i edukacyjne, które zastosowane łącznie mają pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

W mojej ocenie, na te zmiany nie można patrzeć oddzielnie, nie można patrzeć wyrywkowo na te zmiany prawne, które teraz proponujemy. Trzeba je widzieć jako element całościowego programu na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, który jest podzielony na cztery filary. Pierwszy z nich to prawo i to właśnie są m.in. te zmiany, które proponujemy w druku nr 802. Drugi to inwestycje. W Ministerstwie Infrastruktury jest przygotowany program „Bezpieczna infrastruktura”, który w ciągu najbliższych 4 lat, między 2021 r. a rokiem 2024, będzie polegał na finansowaniu budowy bezpiecznych przejść dla pieszych, ścieżek rowerowych, chodników, zatoczek, separatorów ruchu oraz obejmie kompleksowe działania inwestycyjne na drogach krajowych. Oczywiście nie rezygnujemy z budowania dróg szybkiego ruchu czy z budowania obwodnic w ciągach dróg krajowych, ale punktowe inwestycje polegające na przykład na dokończeniu chodnika, na zbudowaniu zatoczki dla autobusów, na odseparowaniu ruchu pojazdów od ruchu pieszych też są bardzo potrzebne i to w całej Polsce na całej sieci dróg krajowych. Dlatego ten program będzie realizowany już od początku przyszłego roku, a pierwszym działaniem, które wprowadzimy, będzie doświetlenie wszystkich przejść dla pieszych, żeby przepisy, które mam nadzieję zostaną przyjęte przez parlament i podpisane przez pana prezydenta Andrzeja Dudę, szły w parze z doświetleniem przejść dla pieszych, bo to razem ma pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Trzeci filar naszych działań to edukacja. W tej chwili Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest w fazie realizacji ogromnego projektu, którego wartość wynosi ponad 30 mln zł. Ten projekt jest skierowany do wszystkich uczestników ruchu drogowego, nie tylko do pieszych, ale również do kierujących pojazdami. W założeniach ma on trafić do ok. 28 milionów odbiorców, oczywiście w różny sposób. Za pośrednic-

twem środków masowego przekazu, ale także za pośrednictwem internetu. Ma on trafić do starszych i do młodszych. Będzie to kompleksowy program edukacyjny informujący o zmianach w przepisach prawa, a także generalnie uświadamiający o właściwych postawach i zachowaniach na drodze, na przejściach dla pieszych, we wszystkich miejscach, w których prowadzi się bądź to pojazdy, bądź rowery, bądź odbywa się ruch pieszy.

I wreszcie czwarty komponent, który zostanie wdrożony na końcu, to sprawniejsza i bardziej szczelna egzekucja mandatów, chociażby z fotoradarów. Jedno z posiedzeń Komisji było poświęcone tej kwestii. Padły wtedy pytania opozycji, słuszne, dlaczego ta ściągalność przekracza tylko nieco ponad 50%. Będziemy chcieli wprowadzić nowy system, trochę inny, jeśli chodzi o ściąganie mandatów z fotoradarów, właśnie po to, aby egzekucja była pewna. Każdy kto złamie przepisy prawa, kto przekroczy prędkość musi być świadomy, że poniesie za to odpowiednie konsekwencje.

Szanowni państwo, jak powiedziałem, na nasze zmiany należy patrzeć kompleksowo, bo na przykład tylko zmiany w przepisach prawa nie przyniosłyby zamierzonego skutku. Taka jest moja ocena.

Jak powiedział pan przewodniczący, zapewne zostanie powołana podkomisja do rozpatrzenia tych projektów, dlatego w dużym skrócie, jeśli chodzi o druk nr 802, chcę powiedzieć, że wprowadza on zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych. Projekt ujednolica również dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym do 50 km/h, bez względu na porę doby. Dodatkowo, w projekcie ustawy wprowadzono rozwiązania mające na celu wyeliminowanie niebezpiecznych sytuacji na drogach związanych z niezachowaniem właściwej odległości między pojazdami na drogach ekspresowych i autostradach. W projekcie proponuje się, żeby na drogach ekspresowych i autostradach bezpieczna odległość między pojazdami wynosiła połowę aktualnej prędkości, czyli kierowca jadący na przykład z prędkością 100 km/h powinien jechać 50 m za poprzedzającym go pojazdem, kierowca jadący z prędkością 120 km/h w odległości 60 m za pojazdem, 140 km/h w odległości 70 m za pojazdem. Odstępstwo od obowiązku zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami na drogach ekspresowych i autostradach ma dotyczyć przypadków, w których kierujący pojazdem wykonuje manewr wyprzedzania.

W projekcie ustawy zaproponowano również regulacje zakazujące pieszemu, w trakcie wchodzenia na jezdnię lub torowisko, lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, a także w obrębie usytuowanych tam przejść dla pieszych, korzystania z telefonów komórkowych oraz innych urządzeń upośledzających prawidłową percepcję, zwłaszcza wzrokową, a tym samym ocenę w zakresie bezpiecznego wejścia i pokonania jezdni lub torowiska.

Szanowni państwo, to tyle w dużym skrócie. Jeżeli będzie do tego przestrzeń dzisiaj, to dzisiaj, jeżeli nie dzisiaj, to na posiedzeniu podkomisji jesteśmy gotowi do tego, aby wejść w szczegóły zaproponowanych przepisów. W części są one zbieżne z projektami, które zostały zaproponowane zarówno przez Platformę Obywatelską, jak i Lewicę. W znacznym zakresie jednak także się od nich różnią. W naszej ocenie projekt rządowy jest bardziej precyzyjny i będzie lepiej zrozumiany przez polskie społeczeństwo. Propozycja naszych przepisów nie będzie budzić różnego rodzaju obaw interpretacyjnych i dlatego uważamy, że w dalszym etapie główna praca powinna koncentrować się na naszym projekcie, natomiast jeżeli okaże się, że jest przestrzeń do tego, aby pracować w podkomisji nad wszystkimi projektami, to też jesteśmy na to gotowi.

I jeszcze ostatnie zdanie do pana przewodniczącego. Pan minister Andrzej Adamczyk nie zmienił swojej opinii na temat projektu z 2015 r. Proponujemy w dużym zakresie inny projekt, bardziej kompleksowy, a dodając do niego zadania inwestycyjne, edukacyjne i poprawiające egzekucję mandatów z fotoradarów pokazujemy kompleksowe działanie, które ma wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Tak jak powiedziałem na wstępie, ten projekt zakresowo jest szerzy do dwóch pozostałych, tzn. projektu klubu Lewicy oraz projektu Koalicji Obywatelskiej. Dlatego będę proponował, żeby to ten projekt był projektem wiodącym, ale żeby także uwzględnić w dalszych pracach zapisy znajdujące się w projektach dodatkowych. Stąd rekomendacja prezydium Komisji jest taka, aby powołać podkomisję do dalszych prac w tym zakresie z wiodącym projektem z druku nr 802, który przed chwilą przedstawiał pan minister.

Dotarł już pan poseł Szczerba. Bardzo proszę, panie pośle, o równie zwięzłe zaprezentowanie projektu z druku nr 48, bo jak mówiłem wcześniej, zostanie powołana podkomisja i ona zajmie się szczegółowym rozpatrzeniem projektu ustawy.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, funkcjonujący w poprzednich kadencjach Sejmu Parlamentarny Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak również zespół funkcjonujący obecnie, w IX kadencji, wielokrotnie zwracały uwagę na kwestię związaną z niedostateczną ochroną prawną osób korzystających z przejść dla pieszych, która skutkowała i skutkuje znaczną liczbą ofiar śmiertelnych i poszkodowanych po stronie przechodniów.

Taka też była intencja klubu Koalicji Obywatelskiej, kiedy 21 listopada ubiegłego roku postanowiliśmy złożyć projekt poselski dotyczący zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym. Mieliśmy pełną świadomość faktu, że to działanie nie tylko przywraca w naszym kraju dyskusję dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa pieszych w starzejącym się społeczeństwie, ale będzie swoistym dopingiem dla strony rządowej, jeśli chodzi o realizację przez nią zapowiedzi, które znalazły się w exposé premiera Morawieckiego, a dotyczyły uregulowania w naszym prawie kwestii pierwszeństwa pieszych. Dobrze, że po roku prac i konsultacji nad projektem rządowym możemy już teraz, razem z projektem Koalicji Obywatelskiej i z projektem Lewicy powrócić do dyskusji na ten temat, która będzie prowadzona w ramach podkomisji, o czym wspomniał pan przewodniczący Olszewski.

Szanowni państwo, mówiąc bardzo krótko, należy przede wszystkim przypomnieć Komisji, jak i osobom obserwującym nasze prace, bo warto, że Polska jest stroną Konwencji o ruchu drogowym, która została sporządzona w Wiedniu w 1968 r. Ta konwencja posiada w polskim porządku prawnym status ratyfikowanej umowy międzynarodowej i tym samym jest jednym ze źródeł prawa powszechnie obowiązującego. Jeśli natomiast chodzi o kwestię dotyczącą bezpośrednio sytuacji osób pieszych, to tutaj mamy możliwość swobodnego kształtowania przepisów w tym zakresie.

Powiedziałem Wysokiej Komisji, że żyjemy w starzejącym się społeczeństwie. Jeżeli spojrzymy na liczbę wypadków, jeśli weźmiemy pod uwagę tylko jeden rok z ubiegłych lat, a mianowicie rok 2017, to zauważymy, że doszło wtedy do 32 760 wypadków drogowych, przy czym w 25% były to zdarzenia z udziałem pieszych. W 2017 r., za który posiadamy już kompletne, pełne dane, poniosło śmierć 873 pieszych, a rannych zostało 7587 osób poruszających się pieszo. Potrącenia pieszych, do których dochodziło i nadal dochodzi w wyniku niedostosowania prędkości przez kierujących pojazdami, miały tragiczne skutki, gdyż aż w co piątym takim zdarzeniu zginął człowiek. Stąd też wzięła się intencja naszego projektu.

Celem proponowanych przepisów jest taka konstrukcja, żeby w sposób maksymalny zagwarantować, po pierwsze – kierującemu możliwość właściwej reakcji, on musi mieć czas na reakcje oraz potrzebuje określonego odcinka drogi na zatrzymanie pojazdu. Kierujący ma obowiązek ustąpienia pieszemu na przejściu, ale z drugiej strony ten projekt ma na celu zwiększenie praw osób pieszych. Projekt wprowadza do ustawy przepis nadający pierwszeństwo pieszemu nie tylko wtedy, gdy znajduje się on na przejściu, czyli tak jak jest to dzisiaj, ale również kiedy ma on dopiero zamiar wejść na przejście i sygnalizuje to oczekiwaniem bezpośrednio przed przejściem. Wprowadzenie do ustawy expressis verbis elementu oczekiwania pieszego przed przejściem jest jednocześnie gwarancją, że kierujący będzie miał czas na reakcję, na zatrzymanie pojazdu.

Chciałbym również powiedzieć, że ten projekt, który – można tak powiedzieć – nie został zmodyfikowany w znaczącym stopniu, już w 2014 r. posiadał pozytywną opinię Rady Ministrów. Nie chcę teraz wracać do historii i rozpatrywać, dlaczego projekt nie został przyjęty w 2015 r. Dzisiaj należy przede wszystkim wyrazić wielkie zadowolenie, bo wydaje się, że główne siły polityczne, strona rządowa i strona opozycyjna będą potrafiły się porozumieć przynajmniej w tej sprawie. Wydaje się, że po raz pierwszy w tej kadencji Sejmu możemy coś zrobić ponad podziałami. Tym bardziej rosną nasze oczekiwania, klubu Koalicji Obywatelskiej, żeby nastąpiło zagwarantowanie pierwszeństwa pieszych. Pieszy zawsze pierwszy. To hasło powinno stać się rzeczywistością. Mamy bowiem przede wszystkim zobowiązania wobec Polek i Polaków.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę, że my zaproponowaliśmy w naszym projekcie dosyć długie vacatio legis. Jako przedstawiciel wnioskodawców namawiam do dyskusji na ten temat na forum podkomisji. Wydaje się, że organem, który w tym przypadku będzie miał dużą odpowiedzialność, będzie Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Przygotowanie skutecznej kampanii informacyjno-edukacyjnej, przedstawiającej zmianę przepisów wymaga czasu, ale wymaga również posiadania odpowiednich narzędzi, które pozwolą skierować przekaz do 21 milionów Polek i Polaków, którzy posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami i do 38 milionów Polek i Polaków, którzy są pieszymi. Każdy z nas jest bowiem pieszym.

Szanowni państwo, konkludując, uprzejmie proszę o uwzględnienie zaproponowanych zapisów. Jako wnioskodawcy jesteśmy gotowi do rozmowy. Taka była intencja od samego początku, od złożenia projektu, żeby zainicjować dyskusję. Jesteśmy oczywiście gotowi także na uwzględnienie wszystkich argumentów, które poprawią zapisy, które zaproponowaliśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę panią poseł Agnieszkę Dziemianowicz-Bąk o zaprezentowanie projektu ustawy z druku nr 803. Również dość zwięźle, bo jak mówiłem w ramach podkomisji będziemy projekty rozpatrywać szczegółowo.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo serdecznie dziękuję i pozwolę sobie zacząć od tego, że również bardzo cieszę się, iż po wielu miesiącach oczekiwania spotykamy się po to, żeby rozpocząć realnie pracę nad prawdziwą poprawą bezpieczeństwa pieszych – takie mam wrażenie, podzielne również przez członków i członkinie Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz współpracujących z zespołem ekspertów i ekspertki, że jesteśmy dzisiaj zdecydowanie bliżej niż dalej faktycznego poprawienie bezpieczeństwa pieszych na polskich drogach, z czego, jak powiedziałam, niezwykle się cieszę. W imieniu klubu Lewicy deklaruję oczywiście dalszą współpracę nad wszystkimi przedłożonymi projektami, tak żeby ostateczny kształt prawa był możliwie optymalny.

Przechodzę do przedstawienia projektu złożonego przez Lewicę. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zakłada obecnie, że kierujący pojazdem zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Obecne przepisy, mam wrażenie, że wszyscy się co do tego zgadzamy, nie chronią w dostateczny sposób najsłabszych uczestników ruchu drogowego, tzn. pieszych, na co wskazują liczne raporty i statystyki m.in. Komendy Głównej Policji, Najwyższej Izby Kontroli oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Celem wprowadzenia nowelizacji, którą w sierpniu br. zaproponowała Lewica, jest poprawa bezpieczeństwa pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, wchodzących na to przejście bądź – i tutaj ważna różnica między projektem, który prezentujemy, a projektem rządowym – oczekujących, żeby wejść na przejście oraz oczywiście ogólna poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach. Zgodnie bowiem z raportem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2019 r.” po raz kolejny w minionym roku odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych względem roku poprzedniego. Ponadto wciąż nie udało

się zrealizować celów przyjętych w Narodowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, tzn. nie udało się osiągnąć obniżenia do 2020 r. liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do wskaźników z roku 2010.

Zgodnie z tym raportem, w strukturze zabitych w wyniku zdarzenia drogowego dominują piesi, o czym było już dzisiaj wspomniane. W 2019 r. miało miejsce niemal 7 tysięcy wypadków polegających na najechaniu na pieszego, w których śmierć poniosło 780 osób. Należy też mieć na uwadze fakt, że w 2019 r. doszło do większej liczby wypadków na przejściach dla pieszych niż w roku 2010, co świadczy o klęsce polskiego państwa w zakresie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz o braku skuteczności rozwiązań legislacyjnych obowiązujących obecnie.

W 2018 r. Instytut Transportu Samochodowego na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przeprowadził badanie zachowania pieszych i relacji pieszy-kierowca. Badanie objęło blisko 7 tysięcy pieszych i ponad 32 tysiące pojazdów. To badanie dowiodło, że nawet 90% kierowców, którzy byli objęci obserwacją, dojeżdżając do przejścia dla pieszych jechało szybciej niż pozwalają na to limity prędkości. Trzeba też odnotować, że zgodnie z tym badaniem tylko 45% kierowców ustępuje pierwszeństwa pieszym w okolicy i na przejściu dla pieszych. Raport dowiódł również, że znakomita większość pieszych przed wejściem na przejście rozgląda się i ocenia, czy może bezpiecznie przejść przez jezdnię. Zaledwie 5% obserwowanych pieszych rozmawiało przez telefon, przechodząc przez przejście dla pieszych, a tylko 1% pieszych w tym czasie pisało wiadomości tekstowe. Co znamienne, wtargnięcie na jezdnię, zgodnie z przytaczanym badaniem, dotyczyło zaledwie 0,43% obserwowanych pieszych.

Wskazane dane w sposób absolutnie bezsprzeczny obrazują, że ciężar odpowiedzialności za wypadki z udziałem pieszych spoczywa w głównej mierze na kierowcach. Autorzy raportu słusznie rekomendują zintensyfikowanie działań mających na celu radykalne zmniejszenie rzeczywistych prędkości pojazdów w pobliżu przejść dla pieszych, szczególnie w obszarach zabudowanych w małych miejscowościach. Przyczyni się do tego niniejsza nowelizacja lub modyfikacje złożonych projektów oraz oczywiście wzmożone kontrole Policji w okolicach przejść dla pieszych.

Z raportu Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji „Wypadki drogowe w Polsce w 2019 r.” wynika, że wina kierujących w przypadku wypadku drogowego została stwierdzona aż w 89,9% wszystkich zdarzeń. Wina pieszych dotyczy jedynie 4,4% zdarzeń drogowych. Zgodnie z omawianym raportem nieustąpienie pieszemu pierwszeństwa na przejściu dla pieszych stanowi jedną z głównych przyczyn wypadków w Polsce. W 2019 r. z tego powodu doszło do niemal 3 tysięcy wypadków, w których śmierć poniosło prawie 200 osób, a 2888 zostało rannych. Policja wskazuje, że ok. 40% ofiar wypadków drogowych w naszym kraju stanowią niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi. Najczęściej do wypadków z udziałem pieszych dochodzi w terenie zabudowanym, a więc w miejscu, w którym powinni oni być najbezpieczniejsi. Trzeba też podkreślić, że najwyższy odsetek ofiar tych wypadków stanowią osoby powyżej 60. roku życia – aż 36,3%. Największą liczbę wypadków z udziałem pieszych odnotowuje się na przejściach dla pieszych.

Na konieczność rozszerzenia obowiązywania zasady pierwszeństwa pieszego na przejściu dla pieszych zwraca uwagę także rzecznik praw obywatelskich w piśmie z dnia 29 stycznia 2019 r. skierowanym do ministra infrastruktury. Rzecznik wskazuje, że zasada, zgodnie z którą pieszy ma pierwszeństwo jeszcze przed wkroczeniem bezpośrednio na przejście dla pieszych, obowiązuje w krajach skandynawskich, takich jak Norwegia, Dania, Finlandia oraz w większości państw Europy Zachodniej, takich jak Francja, Belgia, Holandia, Szwajcaria, Austria, Niemcy. We Francji i Norwegii kierowca ma obowiązek zatrzymania się przed przejściem dla pieszych nawet jeśli osoby znajdujące się w jego pobliżu nie wykazują wyraźnego zamiaru przejścia przez jezdnię, a jedynie zbliżają się do jezdni. W tych państwach liczba wypadków z udziałem pieszych jest zdecydowanie mniejsza niż na terenie Rzeczpospolitej Polskiej, co może wskazywać na skuteczność tamtejszych rozwiązań legislacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i co powinno być wzięte pod uwagę także w pracach nad modyfikacjami i poprawkami do rządowego projektu ustawy.

Realnie na poprawę bezpieczeństwa pieszych i słabszych uczestników ruchu drogowego wpłynęłoby też obniżenie dozwolonej prędkości jazdy w godzinach nocnych w terenie zabudowanym. Stąd nasza propozycja, zbieżna z propozycją projektu rządowego, aby dokonać nowelizacji w zakresie art. 20 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz uchylenia ust. 1a we wskazanym przepisie. Obecnie w godzinach od 23.00 do 5.00 rano dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów wynosi 60 km/h. Przedmiotowy projekt zakłada wprowadzenie dozwolonej prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym niezależnie od pory dnia. Jak pokazują badania, wzrost prędkości pojazdu z 50 km/h do 60 km/h skutkuje aż trzykrotnym wzrostem ryzyka śmierci pieszego w przypadku zdarzenia drogowego, a zgodnie z raportem „Strategia poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce" oraz policyjnymi statystykami, wypadki w nocy w terenie zabudowanym mają skutej dwukrotnie groźniejszy, jeżeli chodzi o ofiary śmiertelne, niż wypadki, do których dochodzi w dzień. Z kolei Polska Izba Ubezpieczeń w swoim raporcie dowodzi, że obniżenie dopuszczalnej prędkości w nocy do 50 km/h w terenie zabudowanym przyczyni się do obniżenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem pieszego o 15%, nawet do 20%. Opracowanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazuje natomiast na spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków w terenie zabudowanym nawet o 60% w przypadku redukcji dopuszczalnej prędkości o zaledwie 10 lub 20%.

Jeżeli chodzi o poprawę zmiany legislacyjnej w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a, to nowe brzmienie omawianego przepisu pozwoli organom ścigania na zatrzymanie prawa jazdy również w sytuacji przekroczenia dopuszczalnej prędkości o 50 km/h poza obszarem zabudowanym. Obecnie wskazane obostrzenie dotyczy jedynie obszaru zabudowanego. W tym miejscu podkreślenia wymaga fakt, że jedną z głównych przyczyn wypadków poza terenem zabudowanym jest nadmierna prędkość, a to właśnie tam dochodzi do niemal 30% liczby wypadków ogółem.

Zgodnie z policyjnym raportem „Wypadki drogowe w Polsce w 2019 r.", mimo że do większości wypadków dochodzi na terenie zabudowanym, to jednak większa liczba ofiar śmiertelnych występuje w wypadkach na obszarze niezabudowanym. Człowiek zginął w co piątym wypadku na obszarze niezabudowanym, podczas gdy na obszarze zabudowanym w co osiemnastym. Naszym zdaniem w pełni uzasadnia to nowelizację art. 135 Prawa o ruchu drogowym w proponowanym zakresie.

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami proponujemy dostosowanie brzmienia art. 102 ust. 1 pkt 4 do przedłożonego projektu nowelizacji Prawa o ruchu drogowym. Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem, starosta wyda decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadku, gdy kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h, bez względu na to czy przekroczenie prędkości nastąpiło na obszarze zabudowanym, czy poza obszarem zabudowanym.

Konieczności wprowadzenia niniejszej nowelizacji dowodzą również statystyki na poziomie Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Polska jest dla pieszych jednym z najbardziej niebezpiecznych państw wspólnoty. Według danych Komisji Europejskiej za 2019 r. więcej ludzi na drogach niż w Polsce ginie tylko w Bułgarii i Rumunii. Pośród 27 państw Unii Polska zajmuje zatem trzecie miejsce od końca w omawianym rankingu, jeśli chodzi o bezpieczeństwo pieszych.

Podsumowując, przedłożone propozycje – zdaniem Lewicy – przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym w naszym kraju, na co m.in. wskazują statystyki zdarzeń drogowych prowadzone w państwach Unii Europejskiej, w których już obowiązują proponowane rozwiązania legislacyjne. Obecna polityka państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego okazała się nieskuteczna, co obrazują raporty Komendy Głównej Policji. Na marginesie warto odnotować, że proponowana nowelizacja nie zwalnia pieszych z zachowania stosownych reguł ostrożności, utrzymany bowiem zostanie art. 14 pkt 1 lit. a) Prawa o ruchu drogowym, który zabrania pieszym wkraczania na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd.

Bardzo serdecznie dziękuję i zachęcam do tego, żeby również nad tym projektem się pochylić w ramach prac podkomisji. Chciałabym także prosić, rozumiejąc oczywiście potrzebę powołania podkomisji i rzetelnej w niej pracy, żeby projekty, które zostały dziś zaprezentowane, nie utknęły w tejże podkomisji na zbyt długi czas, bo jak powiedziałam,

jesteśmy już bardzo blisko tego, aby realnie poprawić bezpieczeństwo pieszych i byłoby dobrze, gdyby po rzetelnych, ale niezwłocznych poprawkach to prawo mogło stać się prawem obowiązującym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, mogę się zobowiązać, że to będzie dosłownie kwestia dni, nawet nie miesiąca.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję nad przedstawionymi projektami. Proszę, pan poseł Sterczewski, tylko też poprosiłbym o zwięzłą wypowiedź z przyczyn, o których już mówiłem.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, bardzo się cieszę, że po tylu latach zgłaszania przez organizacje pozarządowe problemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, bezpieczeństwa pieszych, wreszcie ten temat jest podejmowany przez Ministerstwo. Zapowiedzi i zapisy zawarte w proponowanej nowelizacji budzą optymizm i są na pewno zmianami w dobrym kierunku.

Cieszę się również, iż treść wspomnianych przepisów potwierdza naszą intuicję i zgłaszane przez nas postulaty, tzn. przez Koalicję Obywatelską i Lewicę, które zawarliśmy w naszych projektach ustaw. W naszych projektach de facto znalazły się bowiem podobne lub nawet takie same przepisy i dlatego bardzo się cieszymy z tej inicjatywy, bo daje ona nadzieję na dalszą współpracę pomiędzy partyjnymi podziałami. Mam jednak jedno krótkie pytanie dotyczące kwestii, która zastanawia mnie teraz najbardziej, a mianowicie – wiele głosów społecznych i opinii ekspertów wskazuje na problem z zapisem zakazującym używania urządzeń elektronicznych podczas przechodzenia przez przejście dla pieszych. To jest dosyć zastanawiające. Ja rozumiem, że chodzi o to, aby wywołać… Może ujmę to inaczej, zadam pytanie. W jakim celu ten przepis jest wprowadzany i czy to nie jest tak, że w ten sposób ministerstwo próbuje zrzucić odpowiedzialność na pieszych? O jakie urządzenia elektroniczne tutaj chodzi?

I jeszcze jedna rzecz, zgodnie z propozycją zabrania się bowiem korzystania z urządzenia elektronicznego w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych. W związku z tym mam pytanie, co to znaczy? Jaki jest to dokładnie sposób korzystania? Czy jeśli osoba będzie szła z telefonem i słuchała muzyki na słuchawkach, to będzie się to kwalifikowało jako naruszenie? Czy to, zdaniem ministerstwa, odwraca uwagę pieszego od tego co się dzieje na jezdni? Czy taką uwagę odwraca na przykład robienie zdjęcia? A co w sytuacji, kiedy na przykład samochód będzie pędził 100 km/h, ktoś będzie chciał to nagrać, a ten samochód wjedzie w tę osobę? Czy wówczas ten zapis nie będzie przypadkiem oznaczał, że można w takiej sytuacji zrzucić odpowiedzialność na pieszego? Moim zdaniem to jest powód do zmartwienia i niepokoju.

Podsumowując, jakich skutków spodziewacie się państwo po tym przepisie oraz o jakie urządzenia elektroniczne może tu chodzić poza telefonem komórkowym? Z góry dziękuję za odpowiedź.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Myślę, że ci z nas, którzy mają dzieci wiedzą, że są także gry w rodzaju Nintendo, które również mogą ograniczać koncentrację przy przechodzeniu przez jezdnię i uniemożliwiać dostrzeżenie tego, co się dzieje wokół.

Widzę panów zgłoszenia. Najpierw pan poseł Sośnierz, a później pan poseł Grabarczyk. Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Na początku chciałem wyrazić oburzenie z powodu niedopuszczenia przez pana przewodniczącego czy też przez prezydium Komisji do udziału w dzisiejszym posiedzeniu przedstawicieli strony społecznej. Za moim pośrednictwem kilka organizacji poprosiło

o możliwość wzięcia udziału w obradach, ale pan przewodniczący odmówił, uzasadniając to tym, żeby przypadkiem nie było awantury. Rozumiem, że każdą formę dyskusji uważa pan za zbędną awanturę i dlatego na posiedzenia Komisji będą zapraszani tylko ci, którzy zgadzają się z projektem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Najmocniej przepraszam, panie pośle, ale może od razu państwu powiem, o co chodzi. Mianowicie chodzi o jakąś Partię Kierowców. Jeżeli Partia Kierowców byłaby w parlamencie…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Czy może pan zrezygnować z tego lekceważącego tonu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To nie jest lekceważący ton.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jakaś Partia Kierowców. Co to jest za określenie?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, w parlamencie są reprezentowane frakcje i partie polityczne. Jeśli ta partia uzyskałaby większość, znalazła poparcie wyborców i przekroczyła próg wyborczy, to wówczas miałaby w Sejmie swoich reprezentantów. Tymczasem ta partia do parlamentu nie weszła, a nawet nie słyszałem, żeby kiedykolwiek wchodziła. Dlatego to pan ją teraz pośród nas reprezentuje. Poza tym, najmocniej pana przepraszam, ale nie odbieram tego ugrupowania jako rzetelnego przedstawiciela strony społecznej.

Prosił pan również o to, aby w charakterze recenzenta ustawy, który mógłby się wypowiadać na temat projektów ustaw, nad którymi procedujemy, mógł zabrać głos dziennikarz motoryzacyjny. Z całym szacunkiem, i to już panu powiedziałem, dziennikarz jest od tego, żeby recenzować lub ewentualnie pisać artykuły na temat prac legislacyjnych, proponowanych rozwiązań etc., a nie uczestniczyć w procesie legislacyjnym. Nie spotkałem się z sytuacją, żeby dziennikarze, którzy są akredytowani w parlamencie, podczas posiedzenia Sejmu tudzież sejmowych komisji recenzowali ich prace i wskazywali, jak mają się zachować posłowie. Dlatego te zgłoszenia uznałem za niepoważne. Teraz, panie pośle, prosiłbym o przejście do meritum.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Najpierw dokończę odpowiedź, którą pan mi przerwał. Partia Kierowców… To, że jakaś organizacja nie weszła do Sejmu sprawia, że właśnie dlatego jakaś organizacja występuje jako strona społeczna. Rozumowanie na zasadzie, że jeśli jakaś organizacja nie dostała się do Sejmu, to dlatego nie powinna być w nim wysłuchiwana, prowadzi do całkowitego ukrócenia społecznych konsultacji. To, że ktoś wykonuje zawód dziennikarza, że pisze o problematyce będącej przedmiotem obrad nie oznacza, że nie ma nic do powiedzenia na ten temat w procesie legislacyjnym. Moim zdaniem jest wręcz przeciwnie, ponieważ taka osoba posiada raczej dużą wiedzę o sprawach, na temat których się wypowiada. Dlatego może być traktowana jako ekspert w danej dziedzinie.

Poza tym pominął pan kwestię zaproszenia przedstawicieli Stowarzyszenia Lubię Miasto oraz eksperta sądowego badającego przyczyny wypadków. Rozumiem, że to też są głosy, których pan nie chce wysłuchiwać, bo wie pan lepiej, ponieważ z racji urzędu, piastowanego stanowiska przewodniczącego Komisji, spłynęła na pana łaska Ducha Świętego i nie potrzebuje pan wysłuchiwać nikogo, kto się z panem nie zgadza.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, przepraszam. Pan zwrócił się w tej sprawie do mnie dzisiaj, a projekty są znane już od dłuższego czasu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jak od dłuższego czasu? Kiedy wpłynął druk nr 802?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Takie organizacje jak choćby Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym czy Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Związek Powiatów Polskich, Związek Miast Polskich uczestniczą w posiedzeniu Komisji zdalnie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Bo mogą.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bo w należyty sposób się zgłosiły i uczestniczą w konsultacjach. Proszę nam nie zarzucać, że nie konsultujemy projektów i nie współpracujemy z partnerami społecznymi.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Z tymi, których pan sobie sam wybiera.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy może pan przejść do wyrażenia swojej opinii na temat projektów omawianych ustaw?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jak mi pan nie będzie przeszkadzał. Wcina się pan cały czas w moją wypowiedź, dlatego nie przechodzę i tkwimy w punkcie wyjścia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeśli chodzi o meritum, to ustawa jest oczywiście przejawem powszechnej w naszej Izbie wiary w moc przepisów, wiary w to, że samymi przepisami można dekretować dobrobyt, bezpieczeństwo, a być może już niedługo także wytyczać drogi wiatrom. Ustawa zakłada, że przyczyną niedostatecznego bezpieczeństwa pieszych jest to, że przepisy są nie dość restrykcyjne, a nie bierze w ogóle pod uwagę innych możliwości, innych przyczyn, na które zwracaliśmy uwagę w marcu w rozmowie z obecnym tutaj panem dyrektorem Romikiem. Do dzisiaj nie doczekaliśmy się informacji o tym, jak jest naprawdę z inwentaryzacją przejść dla pieszych. Wiem, że w tej sprawie trwa audyt. Nie został on jeszcze ukończony, a więc znowu stawiamy wóz przed koniem i zaczynamy reformować coś, co być może w wyniku audytu okaże się problemem zupełnie inaczej wyglądającym.

Podkreślam, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zwracała w swoim raporcie uwagę na to, że przejść dla pieszych jest za dużo i uległy one deprecjacji, co w dużej mierze przyczyniło się do niewłaściwego zachowania kierujących związanego z nienależytym postrzeganiem i rozumieniem organizacji ruchu wprowadzonej w rejonie przejść dla pieszych. Inflacja przejść dla pieszych wynika również z bezsensownych przepisów zakazujących przechodzenia przez jezdnię w odległości mniejszej niż 100 m od przejścia oraz innych przepisów, które korelują z bezpieczeństwem pieszych, takich jak na przykład obowiązkowa jazda na światłach. W Austrii z tego już się wycofano, bo zauważono, iż sprzyja to wzrostowi liczby wypadków z udziałem pieszych, ponieważ pieszy nie świeci. Jeśli przyzwyczajamy kierowców do świecących przedmiotów, to pieszy staje się dla kierującego pojazdem gorzej widoczny. Zamiast więc poszukiwać innych przyczyn, infrastrukturalnych czy też błędów popełnionych we wcześniej wprowadzonych przepisach, znowu zrzuca się całą winę za ten stan rzeczy na kierowców, których traktuje się jak jakąś złowrogą grupę społeczną zupełnie odrębną od reszty obywateli, a przecież piesi i kierowcy to ci sami ludzie, tylko że raz za kółkiem, a raz na chodniku. Założenie, że ludzie na chodniku zachowują się znacząco bardziej odpowiedzialnie niż ludzie za kółkiem jest skrajnie absurdalne. To są ci sami ludzie.

Co więcej, od kierowców wymagamy, żeby zdali egzamin na prawo jazdy albo żeby na przykład byli trzeźwi, co nie jest wymagane od pieszych. Zakładanie zatem, że akurat ta grupa społeczna zachowuje się mniej odpowiedzialnie niż szersza grupa społeczna, tzn. łącznie z tymi osobami, które prawa jazdy nie posiadają, które nie są trzeźwe albo które nie znają przepisów lub znają je w mniejszym zakresie, zresztą nikt nie weryfikował tego, czy w ogóle znają jakieś przepisy, jest skrajnie absurdalne. Jeżeli w 90%

przypadków wina jest przypisywana kierowcy, to być może jest to skutek obowiązujących przepisów, które skłaniają do obarczania winą tegoż kierowcy.

Szanowni państwo, dane, które otrzymujemy na wyjściu są warte tylko tyle co dane, które najpierw wkładamy do Excela. Jeśli początkowe dane są śmieciowe, to i wychodzące dane będą śmieciowe. Jeżeli instytut nie weryfikuje przyczyn wypadków pod kątem późniejszych postępowań sądowych, które często zmieniają to co Policja napisała w raporcie, to takie dane są bezwartościowe. Dane, którymi operujemy, w żaden sposób nie są weryfikowane. To jest tylko to, co na bieżąco napisał policjant, a w wielu przypadkach nie jest to prawda. W tej sytuacji opieramy się na śmieciowych danych i na ich bardzo powierzchownej analizie, na płytkiej korelacji wykazanej w kilku wcześniejszych wystąpieniach. Dostrzegamy, że w krajach Europy Zachodniej jest mniej wypadków i od razu zakładamy, że jest to skutek tego, iż obowiązuje w nich taki, a nie inny przepis. Pamiętajmy jednak, że w tamtych krajach występuje również wiele innych czynników, które mogą wpływać na liczbę wypadków.

Szanowni państwo, istnieje tzw. kanon jedynej różnicy, który powoduje, że jeśli oceniamy jakieś próbki, to powinny się one różnić tylko czynnikiem obserwowanym, tylko tym czynnikiem, który podejrzewamy o powodowanie jakiegoś zjawiska. Jeśli próbki różnią się dwoma czynnikami, a tym bardziej tysiącami czynników, to nie wiemy, jaki czynnik zadecydował. W związku z tym tego typu powierzchowne porównywanie jest całkowicie absurdalne.

Do szczegółów projektów będę się pewnie odnosił przy omawianiu poszczególnych zmian. Teraz zwracam jeszcze na koniec uwagę, że bezpieczeństwo jest niestety wartością ujemnie skorelowaną z pierwszeństwem. Pierwszeństwo wiąże się bowiem z ryzykiem, że ktoś pierwszeństwa nie uszanuje. W związku z tym droga, w którą brniemy, tzn. zapraszanie pieszych do testowania swojego pierwszeństwa przed samochodami, w zderzeniu z którymi nie mają szans, jest absurdalna. Pieszy w relacji do samochodu jest na takiej samej pozycji jak samochód w relacji do pociągu. W relacji samochód-pociąg samochód jest właściwie niechronionym uczestnikiem ruchu, ale właśnie dokładnie z tego powodu pociąg ma pierwszeństwo. Nie zachęcamy przecież kierowców, żeby przejeżdżali przez przejazdy kolejowe, nie rozglądając się dookoła, a wręcz przeciwnie. W związku z tym analogicznie powinniśmy raczej skłaniać się do tego, aby namawiać pieszych do zachowania większej ostrożności. Pieszy ma większą szansę, żeby zauważyć samochód, pieszy ma krótszą drogę hamowania, ma mniejszą masę, szybciej się rozpędza itd. Bardziej rozsądne i bardziej ekonomiczne jest zatem, aby to pieszy ustępował pierwszeństwa samochodowi, a nie samochód pieszemu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Chyba już piąty raz pan to powtórzył.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Już kończę, brnę do końca. Zapraszanie w kółko pieszych pod koła samochodów jest więc absurdalne i prosi się wręcz o kłopoty. W związku z tym, w dalszej części prac legislacyjnych będę się sprzeciwiał przyjęciu tej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, jestem zwolennikiem rozwiązań, które zostały zawarte w trzech projektach ustawy. Warto odnotować, że pierwszy z nich został wniesiony do laski marszałkowskiej już 21 listopada ubiegłego roku. Oznacza to, że ponad rok czekał on na pierwsze czytanie. Przywołuję ten fakt dlatego, że w art. 2 projektu zawartego w druku nr 48 przewidziano, iż ustawa wejdzie w życie 1 stycznia 2021 r., czyli już za 22 dni. Ten termin nie jest realny z oczywistych względów, ale co to oznacza? Nie tylko to, że Sejm lekceważył ten projekt, ale również chodzi o to, iż w tej chwili nie mamy czasowego zapasu, żeby przeprowadzić skuteczną kampanię informacyjną. Każdy z dwóch pozostałych projektów zakłada bowiem krótki okres vacatio legis.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tak, w przypadku projektu Lewicy to może być prawie 2 miesiące, ale projekt rządowy przewiduje tylko 14 dni od dnia ogłoszenia, a pamiętajmy, że zmieniamy dotychczasowe reguły w sposób daleko idący. Musimy sobie zdawać sprawę z tego, iż pieszy jako niechroniony uczestnik ruchu drogowego ma określone nawyki. To samo dotyczy kierowców. Dodatkowo mamy cały czas kulejącą egzekucję prawa. W związku z tym proponowaną zmianą, przy krótkim vacatio legis, możemy spowodować sporo nieszczęść. Dlatego w dyskusji ogólnej, na samym początku prac zwracam uwagę na to, że musimy uwzględnić dłuższy termin na wejście w życie tej ustawy.

Powinniśmy także przewidzieć środki na przeprowadzenie skutecznej kampanii informacyjnej. Ministerstwo, ponieważ pojawił się rządowy projekt, powinno przygotować specjalny budżet na taka kampanię. Nie wyobrażam sobie, aby vacatio legis było krótsze niż kilka miesięcy. Jeżeli z czystym sumieniem mamy zagłosować za tą zmianą, to musimy przygotować uczestników ruchu drogowego, pieszych i kierujących pojazdami, do tej rewolucji, bo to naprawdę będzie rewolucja na miarę zmiany mentalności uczestników ruchu drogowego, ich dotychczasowych nawyków i przyzwyczajeń.

Chcę zapytać pana ministra, czy braliście państwo pod uwagę tę okoliczność, tzn. potrzebę przeprowadzenia kampanii? Być może tak się stało i w resorcie są już przewidziane środki budżetowe na ten cel. Być może Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ma przygotowaną tego rodzaju kampanię. Będę wdzięczny za odpowiedź w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Dziemianowicz-Bąk.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałabym nawiązać do wypowiedzi pana posła i zwrócić uwagę na to, że jeżeli rozmawiamy o projekcie rządowym i rozszerzeniu pierwszeństwa pieszych, to nie mogę się zgodzić, iż rozmawiamy w tym momencie o jakichś rewolucyjnych zmianach. W ocenie Lewicy zmiana w takim brzmieniu, w jakim jest ona zaproponowana w projekcie rządowym, jest dalece niewystarczająca i wymaga dalszego poszerzenia. Tak jak jest to ujęte w tej chwili, to tak naprawdę funkcjonuje już to w tej formie w polskim porządku prawnym. Takie rozwiązanie wynika bowiem pośrednio z § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. W tym rozporządzeniu jest mowa o obowiązku zmniejszenia prędkości przez kierującego pojazdem, żeby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzących.

Cieszę się oczywiście z tego, że przepisy zostaną ujednolicone i podniesione do rangi ustawowej. Natomiast zgadzając się z panem posłem, że gdybyśmy się zdecydowali, o co też zresztą apeluję i mam nadzieję, że w toku prac podkomisji wypracujemy odpowiedni kompromis, gdybyśmy jednak zdecydowali się na rozszerzenie pierwszeństwa pieszych także na pieszych oczekujących na przejście, to wtedy rzeczywiście konieczne byłoby przeprowadzenie bardzo rzetelnej kampanii społecznej i kampanii informacyjnej, bo wtedy faktycznie mamy do czynienia z poważnymi zmianami przepisów. O to prosimy i o to apelujemy.

Jeżeli te zmiany faktycznie miałyby być tak daleko idące, to uważam, i jest to propozycja dla pana przewodniczącego i osób, które będą zasiadały w podkomisji, że już na pierwszym etapie prac podkomisji należy równolegle pracować nad doprecyzowaniem projektów oraz nad założeniami stosownej kampanii społecznej i informacyjnej. Jeżeli termin vacatio legis miałby zostać utrzymany na standardowym poziomie 14 dni, to już dziś powinniśmy poznać podstawowe założenia kampanii informacyjnej. Rozumiem jednak, że na dziś nie są one jeszcze gotowe. Dlatego apeluję oraz wnoszę o to, żeby na pierwszym posiedzeniu podkomisji, która powstanie, taki założenia zostały przedstawione. Przychylam się także do opinii pana posła, że powinny one od razu być obu-

dowane odpowiednimi środkami finansowymi, które na ten cel zostaną przeznaczone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Szanowna Komisjo, ja mam uwagę do głosu przedmówcy, pana ministra Grabarczyka. Piesi o tej zmianie będą dowiadywali się tak szybko jak kierowcy, nie szybciej ani nie wolniej, więc to nie będzie tak, że piesi dowiedzą się o czymś szybciej i zaczną zachowywać się nieostrożnie na przejściach. Poziom nasycenia tą wiedzą społeczeństwa będzie stopniowo wzrastał, w miarę intensywności kampanii edukacyjnej, którą, jak mniemam, ministerstwo przeprowadzi. Wydaje mi się zatem, że 14 dni to dostatecznie dużo czasu, tym bardziej że ta zmiana nie jest jakaś bardzo rewolucyjna. Ostatecznie można się o niej dowiedzieć z mediów. Pamiętam, jak wprowadzano jazdę na tzw. suwak. Też trochę potrwało, zanim wszyscy się dowiedzieli o tej zmianie, ale teraz wszystko idzie już całkiem dobrze, tak więc nie ma się czego bać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze pan poseł i ponieważ nie widzę więcej zgłoszeń, to po wypowiedzi pana posła przejdziemy do powołania podkomisji.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, w wielu środowiskach pojawia się jednak temat taki, aby dodatkowo namalować jeden pas na chodnikach przy samej krawędzi jezdni, żeby pokazać w ten sposób, iż na tym pasie stoją piesi oczekujący faktycznie na przejście przez jezdnię, a nie stoją tam tylko tak sobie lub dlatego, że akurat tam doszli.

Piesi oczekujący na przejście są różnie postrzegani przez jadących kierowców i może warto zastanowić się nad tym rozwiązaniem, bo koszt nie jest duży, a wizualnie niewątpliwie poprawiłoby to kwestię postrzegania przez kierowców pieszych chcących przejść przez jezdnię. Byłoby wiadomo, czy pieszy chce przejść, czy po prostu tam tylko stoi i na kogoś czeka. Takie sytuacje dość często obserwujemy, jadąc autem. Uważam, że warto się nad tym pomysłem zastanowić. Poprawiamy bowiem bezpieczeństwo, ale nie powinniśmy dopuścić przy okazji do sytuacji, że nasze miasta tak się zakorkują, iż będziemy godzinami tkwić w korkach. Jedni muszą oczywiście szanować drugich, ale racje wszystkich są równie ważne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze pan przewodniczący? W takim razie ostatni głos, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeśli pan minister pozwoli, to chciałbym poprosić o krótką wypowiedź Sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, bo myślę, że warto. Prosiłbym oczywiście o bardzo syntetyczną i krótką odpowiedź i podanie wybranych przykładów ilustrujących pozycję prawną pieszego w rozwiązaniach, które funkcjonują chociażby w niektórych krajach Unii Europejskiej. Czy mógłbym prosić o podanie dwóch lub trzech takich przykładów? Nie wiem, czy jesteście państwo na to przygotowani, ale wiem, że ta kwestia zawsze budziła różnego rodzaju pytania i wątpliwości. Myślę, że warto, choćby w skrócie, zaprezentować ten temat jeszcze w ramach dyskusji ogólnej nad projektem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Te kraje, w których pieszy ma pierwszeństwo, wymieniła już pani poseł Dziemianowicz-Bąk. Stan obecny, który mamy w Polsce, jest rodem ze Wschodu. W Rosji i na Białorusi zmotoryzowani mają bezwzględne pierwszeństwo nad pieszym. Dzisiaj stoimy przed wyborem między Wschodem a Zachodem, mówiąc wprost. Moim zdaniem te projekty idą na zachód.

Czy sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa chce w tej sprawie zabrać głos?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli mogę, panie przewodniczący, to zanim oddam głos panu dyr. Konradowi Romikowi, chciałbym uściślić, iż rozumiem, że odpowiedzi na pytania państwa posłów przeniesiemy już do prac w podkomisji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że tak, bo tam szczegółowo będzie rozpatrywany każdy przepis.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie widzę tu żadnego problemu, natomiast bardzo się cieszę, że ta dyskusja wybiega poza stricte zmiany legislacyjne. Cieszy mnie, że pytacie państwo o budżet. Tak, ten budżet w wysokości 2,5 mld zł jest już zapewniony. Dokonaliśmy odpowiednich zmian w ustawie budżetowej na rok 2020, która została przyjęta kilka tygodni temu przez Sejm i Senat oraz chyba nawet już podpisana przez pana prezydenta. Środki są więc zapewnione i będą one wydatkowane w kolejnych latach. Prawo nam na to pozwala.

Mamy też już zapewniony budżet w wysokości 30 mln zł na akcje edukacyjne. Tak więc środki finansowe są i jeśli nastąpi zmiana przepisów prawa będziemy prowadzić odpowiednie akcje edukacyjne dotyczące wprowadzanych nowych przepisów.

Szanowni państwo, panie przewodniczący, na ekranie widzę grono ekspertów. Bardzo państwu dziękuję za obecność na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Mam nadzieję, że będzie również możliwość zaproszenia ekspertów do pracy w podkomisji. W mojej ocenie głos różnych ekspertów jest tutaj niezmiernie ważny. Nie ukrywam, że opieraliśmy się na tym głosie, odbyliśmy szereg debat i dyskusji i nasz, rządowy projekt ustawy jest m.in. wynikiem opinii wielu ekspertów z dziedziny bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to teraz pan dyrektor Konrad Romik w dużym skrócie odpowie na pytanie zadane przez pana ministra Jerzego Polaczka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bardzo proszę.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, bardzo krótko na temat kwestii dotyczących stanu prawnego. Do rządowego projektu ustawy w ocenie skutków regulacji wskazaliśmy przede wszystkim analizę, raport dotyczący ochrony pieszych w pobliżu i na wyznaczonych przejściach dla pieszych w wybranych 15 krajach europejskich. Stanowił on również podstawę do dyskusji w tym obszarze w zakresie analogicznego projektu, który był realizowany wiele lat temu. Mamy oczywiście dodatkowy dokument i raport dotyczący tego zagadnienia i możemy go oczywiście bardzo dokładnie przedstawić i omówić na posiedzeniu podkomisji. Można natomiast stwierdzić od razu jedną rzecz, tzn. że w większości krajów Unii Europejskiej, jej zachodniego obszaru, zwraca się szczególną uwagę na wprowadzenie definicji wchodzącego na przejście i stosuje większą ochronę pieszego, jeśli chodzi o wejście na przejście. Są także inne zapisy, nierzadko tłumaczone z innych języków, dotyczące różnego typu kwestii związanych z pieszym, które dotyczą jego ochrony. To jest oczywiście też kwestia językowa, ale idea jest jedna, tzn. żeby pieszy był bardziej chroniony, kiedy wchodzi na przejście jako niechroniony uczestnik ruchu drogowego. Taka jest w większości propozycja legislacyjna. Chodzi o to, aby nie dochodziło do wypadków na przejściach dla pieszych. Tutaj postawię kropkę, a jeżeli będzie taka możliwość, to szczegóły przedstawimy na podkomisji. Mam komplet materiałów na ten temat, ale dziś zajęłoby nam to bardzo dużo czasu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Niniejszym stwierdzam zakończenie pierwszego czytania trzech omawianych projektów ustaw. W imieniu prezydium Komisji, na podstawie art. 40 ust. 4 regulaminu Sejmu proponuję podjąć uchwałę o wspólnym rozpatrywaniu projektów zawartych w drukach nr 48, 802 i 803. Proponuję również, by jako wiodący wybrać projekt z druku nr 802. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, to uznam, że Komisja podjęła powyższą uchwałę. Nie słyszę sprzeciwu.

W związku z powyższym, prezydium Komisji proponuję powołanie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia tych projektów ustaw. Proponujemy, aby była to podkomisja 9-osobowa. Zgodnie z parytetem miejsc, 5 miejsc przysługuje klubowi PiS, 3 Koalicji Obywatelskiej i 1 klubowi Lewicy. Czy jest zgoda na powołanie podkomisji w takim kształcie?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie ma zgody. W takim razie proszę o przygotowanie pulpitów do głosowania. Przegłosujemy powołanie podkomisji.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Proszę o głos.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Chciałbym prosić o powołanie w skład podkomisji przedstawiciela Konfederacji, tzn. w tym przypadku mnie. Pozostałe partie w dużej mierze w zasadzie zgadzają się ze sobą, jeśli chodzi o te projekty i żeby zachować jakikolwiek szacunek dla zasady pluralizmu, musi tam się znaleźć przedstawiciel Konfederacji jako głos zdrowego rozsądku. Proszę o uszanowanie pluralizmu, niespijanie sobie tylko z dziubków tych samych frazesów i dopuszczenie do głosu przeciwnej opinii.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, oczywiście może pan uczestniczyć w pracach podkomisji, nic nie stoi na przeszkodzie, natomiast z parytetów klubowych wynika jej taki, a nie inny kształt. Państwo nie jesteście klubem parlamentarnym i dlatego nie macie swojego przedstawiciela w podkomisji. Nie jest to nasza wina, tylko wina bądź w tym przypadku zasługa wyborców, ale to tylko moja opinia.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale przecież przepisy nie zabraniają powołania…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przystępujemy do głosowania.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jak trzeba mniejszego przegłosować, to zawsze są brawa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie udzieliłem panu głosu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale to nie jest obowiązkowe. Można przyjąć inny parytet.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Może pan uczestniczyć w pracach podkomisji. Jest pan serdecznie zaproszony.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Chciałbym być też jej członkiem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poddaję pod głosowanie propozycję prezydium w sprawie powołanie 9-osobowej podkomisji do rozpatrzenia tych trzech projektów ustaw. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto jest za powołaniem podkomisji w składzie 9-osobowym? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję.

Informuję, że głosowało 30 posłów. Za było 27, przeciw 1, 2 wstrzymało się od głosu. Stwierdzam, że Komisja powołała 9-osobową podkomisję.

Proszę o zgłaszanie kandydatur. Pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W imieniu Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość chciałbym zgłosić następujące kandydatury pań i panów posłów: panią poseł Wojtyszek, pana posła Ławniczaka, pana posła Trepkę, pana posła Śnieżka oraz własną osobę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ja zgłaszam panów posłów: Krzysztofa Truskolaskiego, Franciszka Sterczewskiego oraz Macieja Laska. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, w imieniu klubu Lewicy chciałabym zgłosić posła Macieja Kopca.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy jest zgoda na taki skład podkomisji nadzwyczajnej? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że dokonaliśmy wyboru podkomisji.

Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Członków podkomisji proszę o pozostanie na sali w celu ukonstytuowania się. Zapraszam państwa do stołu prezydialnego.

Zamykam posiedzenie.